notiziario della sat dlf udine

Numero 96 Anno 25 (1) marzo 2020

Treni e Lockdown

Il 2020 sarà ricordato a lungo come l'anno del Coronavirus, o Covid-19, il quale, oltre a centinaia di migliaia di contagiati e decine di migliaia di morti in tutto il mondo, sta producendo effetti impensabili, e in alcuni casi devastanti, sull'economia e sulle abitudini di vita delle persone.

L'Italia, purtroppo, è stata il primo paese europeo ad esserne colpito con i primi casi a metà febbraio. I principali focolai si sono avuti in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, ma in seguito tutte le regioni ne sono state colpite anche se in maniera differenziata. Il nord in particolare ha sofferto più del sud, ma la nostra regione, tutto sommato, è stata colpita marginalmente. Merito anche del fatto che è stata la prima regione a chiudere le scuole, fatta eccezione per le zone rosse, e ad adottare altre misure contenitive. Poi dal 10 marzo con un decreto del Governo si è dovuti arrivare alla drastica misura del "lockdown". Termine anglofono che sta a significare cessazione di tutte le attività produttive non essenziali, lavoro da casa quando possibile, scuole chiuse e lezioni online e chiusura di tutte le attività del tempo libero dai bar ai ristoranti, dalle palestre ai cinema e discoteche. Inoltre è fatto divieto di uscire di casa se non per fare la spesa, andare in farmacia o edicola, e al lavoro, per chi ancora lavora in presenza. Tutto sempre con la mascherina indossata e con in tasca l'autocertificazione di non positività al Covid-19 e specificando il motivo dello spostamento e la destinazione. Lo scopo è di evitare il più possibile il contatto tra le persone in particolare nei luoghi chiusi, dove si crea assembramento. La misura a volte criticata dagli altri paesi europei ed extraeuropei, è poi stata adottata praticamente da quasi tutti all'aggravarsi della situazione, con modalità diverse da paese a paese.

Anche il comparto dei trasporti ne ha risentito pesantemente, sia perché si tratta di luoghi chiusi di assembramento (basta pensare alle ore di punta), sia perché a muoversi sono pochissime persone. Allo scopo di evitare fughe di massa dalle zone rosse al sud, come in parte è avvenuto all'annuncio del lockdown, sono stati cancellati tutti i treni di lunga percorrenza, ad eccezione di 8 Frecce e 6 Intercity, dove gli accessi erano comunque regolamentati.

Tra le altre misure previste: la misurazione della febbre, il potenziamento delle attività di sanificazione e disinfezione dei treni, l'installazione a bordo dei treni di dispenser di disinfettante per le mani (che almeno nei primi tempi spesso sparivano! N.d.R.), la dotazione per il personale dei sistemi di protezione necessari quali mascherine e guanti.

Stesso discorso per il trasporto pubblico su gomma, con forte riduzione delle corse, obbligo di mascherina e cancellazione di corse di lunga percorrenza come ad esempio quelle di Flixbus.

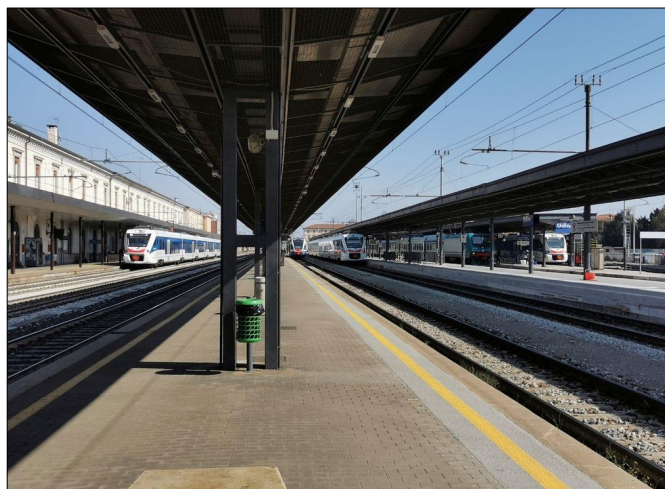
AD 910 FUC senza rimorchio in partenza da Udine il 5 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Per quanto riguarda la nostra regione, oltre alla riduzione delle corse dei bus urbani ed extraurbani, che nei festivi prevede in alcuni casi l'azzeramento del servizio, fortissima è stata la riduzione del servizio ferroviario. Avendo l'Austria chiuso le frontiere poco prima del nostro lockdown i primi treni ad essere cancellati sono stati il Micotra Udine-Villach, i collegamenti diurni e notturni con Vienna e Monaco, sia di ÖBB (Railjet/Nightjet) sia di Trenitalia (EN), nonché gli Intercitybus a partire dal giorno 11 marzo.

Il 12 marzo si garantiva che il servizio regionale era assicurato e che tutte le corse della Casarsa-Portogruaro e della Sacile-Maniago sarebbero state sostituite con autocorse,

Il parcheggio biciclette della stazione di Remanzacco, di solito strapieno, il 10 marzo 2020 (foto D. De Anna)

ma già 3 giorni dopo sulla base di un'ordinanza di Protezione Civile firmata dal governatore del FVG, in linea con quanto previsto dal DPCM dell'11 marzo 2020, la rimodulazione dei servizi di trasporto pubblico locale regionale ha comportato la sospensione del 50% dei servizi svolti giornalmente sulle linee Trieste-Venezia, Trieste-Udine-Venezia e Trieste-Cervignano-Udine-Carnia-Tarvisio e dell'80% dei servizi ferroviari svolti mediante autobus. Anche i servizi sostitutivi sulle linee Casarsa-Portogruaro e Sacile-Maniago sono stati ridotti a 6 coppie giornaliere di autocorse per quanto riguarda la prima e con 4 coppie giornaliere di autocorse per la seconda, in modo di assicurare la mobilità nelle fasce pendolari. Nei giorni seguenti c'è stata un'ulteriore riprogrammazione che ha portato i treni garantiti nei giorni feriali (da lunedì a venerdì) a 45 contro i 144 previsti nell'ordinario programma d'esercizio. Quindi la rimodulazione del servizio ha comportato una riduzione di circa il 70% delle corse.

Cinque treni nella stazione di Udine l'11 marzo 2020: tre Civity FVG, uno Stadler FUC e un regionale Trenitalia (foto D. De Anna)

Un monitor partenze della stazione di Udine l'11 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Anche le Frecce di Trenitalia sono state subito sospese, mentre Italo tra Udine e Roma è rimasto in servizio fino al giorno 11 marzo, per poi essere cancellato anche lui.
Le corse regionali si limitano ad alcune corse Trieste-Venezia sia via Portogruaro sia via Udine al mattino presto, ora di pranzo e tardo pomeriggio. Nelle altre ore il nulla. I primi giorni in realtà Trenitalia variava gli orari sul momento a seconda del flusso dei viaggiatori, e possono esserci giornate con ancora meno treni.
La direttrice che ne ha risentito di meno è la Tarvisio-Trieste, dove il numero delle corse è in proporzione maggiore delle altre direttrici. Bisogna anche considerare che è vietato recarsi in altre regioni se non per cause di lavoro o sanitarie giustificate.
Le biglietterie di Trenitalia sono state subito chiuse, e le emettitrici automatiche attive sono la metà, alternate per mantenere la distanza.
In questa occasione ho imparato ad utilizzare l' App di Trenitalia e ad acquistare i biglietti attraverso lo smartphone, non tanto per timore del virus, ma per l'effettiva praticità e velocità.
Discorso diverso invece per la ferrovia Udine-Cividale. Normalmente vi sono 15 coppie di treni e 15 corse di bus nei giorni feriali e 16 coppie di treni nei festivi. Dal 17 marzo con il lockdown si è scesi a 13 coppie di treni sia nei feriali che nei festivi. In pratica sono stati tolti tutti i bus, e tagliate le ultime quattro corse della sera.

La biglietteria della stazione di Udine chiusa il 17 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Nessuno neppure alle biglietterie automatiche il 17 marzo 2020 (foto D. De Anna)

La stazione di Udine deserta il 13 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Il piazzale esterno della stazione di Udine il 17 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Anche la biglietteria di Cividale funziona con orario ridotto dalle 6.00 alle 14.00.

Trovandomi ad usare i treni per lavoro due volte la settimana osservo che la frequentazione sulla FUC è prossima allo zero, visto che nelle ore di punta vi sono 3-4 persone, e in quelle di morbida anche nessuna. Sulla direttrice Udine-Palmanova dove utilizzo il treno Carnia-Trieste, dalle 80-100 persone dei tempi normali, si è scesi a 10 circa. Situazione analoga sugli altri treni in ogni direttrice.

La forte riduzione dei treni e degli altri mezzi di trasporto pubblico ha prodotto effetti anche per il personale. In gran parte dei casi si è ricorso alla cassa integrazione, ma anche all'esaurimento delle ferie arretrate.

Una curiosità riguarda il tabellone delle partenze nella stazione di Udine che da diversi giorni segna esclusivamente la corse della Udine-Cividale rendendo ancora più surreale e angosciante l'atmosfera priva di treni e persone.

Tutto questo in attesa che, rientrata la fase acuta delle infezioni, si passi gradualmente ad una seconda fase.

Daniele De Anna

All'alba del 18 marzo 2020 in stazione a Udine c'era solo la AD 910 FUC e un Civity CAF FVG (foto D. De Anna)

La stazione di Udine completamente deserta il 25 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Il tabellone partenze dell'atrio della stazione di Udine del 25 marzo 2020: tutti i treni sono cancellati ad eccezione di quelli della FUC (foto D. De Anna)

La ferrovia Rovigo-Verona

La linea Rovigo-Verona è una normale e tranquilla ferrovia che collega, attraverso il Veneto occidentale, la città di Rovigo con l'importante nodo di Verona, polo di attrazione non solo per l'attività logistica, anche per il settore impiegatizio, universitario e turistico, vista la presenza dell'Arena, per citare solo uno delle sue tante attrazioni architettoniche.

Eppure recentemente è finita sotto gli occhi dei riflettori, purtroppo in senso negativo, per effetto del rapporto "Pendolaria" di Legambiente, sulle dieci linee ferroviarie peggiori d'Italia. Ma vediamo di fare un quadro preliminare.

Si tratta di una linea per la gran parte non elettrificata, della lunghezza di circa 100 chilometri (96,6 km. per l'esattezza), che attraverso Legnago, Cerea e Isola della Scala, collega il Polesine rodigino con l'area veronese.

Fu aperta al traffico nel 1877 per l'intera tratta, anche se frazioni intermedie del percorso avevano visto arrivare il treno già negli anni precedenti, quali Dossobuono nel 1851 e Badia Polesine nel 1876; ma è solo nel 1877 che i tratti mancanti vengono saldati tra loro e quindi l'intero viaggio tra i due capoluoghi diventa possibile.

Fino al 1986 i treni passavano anche per Dossobuono (comune alla linea per Mantova) lungo il tragitto che portava ad Isola della Scala, pur essendo già in esercizio dal 1924 anche la Verona-Isola della Scala-Bologna; ma nel 1986 il tratto Dossobuono-Isola della Scala è stato soppresso ed i treni dirottati sulla linea di Bologna.

Il tratto Cerea-Legnago è comune alla linea Monselice-Mantova ed eccetto questa porzione (oltre al tratto comune alla linea per Bologna), l'intera linea è diesel ed a binario unico, secondo un andamento planimetrico abbastanza piatto perché dai 63 m slm di Verona si scende ai 9 m slm di Rovigo, quindi una ferrovia di pianura, che attraversa campagne ad alta vocazione agricola e che nei periodi autunno-invernali è immersa nella nebbia o nelle brume della bassa veronese-Polesine.

L'infrastruttura è gestita da RFI mentre il servizio dal 2009 è passato da Trenitalia alla Sistemi Territoriali (che lo svolge per conto della prima), analogamente a quanto avviene per la linea Rovigo-Chioggia.

Il servizio, nei giorni feriali prevede oltre una decina di collegamenti tra i due capolinea, con una percorrenza di 1 ora e 40 minuti (55 km/h di media) solo con servizio di seconda classe e svolto prevalentemente con le ALn 668.12 di Trenitalia, in regime di noleggio alla Sistemi Territoriali.

Secondo il rapporto "Pendolaria" di Legambiente (dicembre 2019), la Rovigo-Verona è la decima tra le 10 peggiori ferrovie in Italia: pochi collegamenti tra i due capoluoghi (nonché per l'importante centro di Legnago), ridottisi poi negli anni; gran parte di binario unico, eccetto i 15 chilometri di promiscuità con la Verona-Bologna; ritardi molto frequenti e mezzi obsoleti (le ALn 668.1200 non sono proprio macchine di ultima generazione); completo abbandono delle piccole stazioni, addirittura non munite nemmeno dei quadri luminosi con le partenze; aumento di 16 minuti degli attuali tempi di percorrenza rispetto al passato; treni sovraffollati e taglio delle corse nel periodo estivo.

L'indice di gradimento in termini di puntualità e pulizia dei treni è comunque migliorato negli ultimi anni, ma mancano convogli nuovi (dei 10 treni promessi dalla Regione Veneto, ne sono in servizio solo due, comunque a trazione termica): insomma un quadro poco costruttivo se si vuole davvero competere con la concorrenza degli autoservizi su gomma.

ALn 663 di ST utilizzate sulla linea di Chioggia Rovigo 19 dicembre 2019 (foto A. Fanutti)

Dal punto di vista dell'interesse prettamente ferroviario della linea, su di essa è possibile ancora vedere in servizio (come in pochi altri casi) le ALn 668 serie 1200, che da sempre hanno rappresentato l'automotrice tipica delle linee non elettrificate del Veneto, ora in via di estinzione con l'introduzione degli ATR Pesa già in servizio sulle linee del Bellunese-Cadore e comunque solo fino al completamento dell'elettrificazione della Conegliano-Ponte nelle Alpi Belluno, dove la catenaria è ormai quasi completata.

Alessandro Fanutti

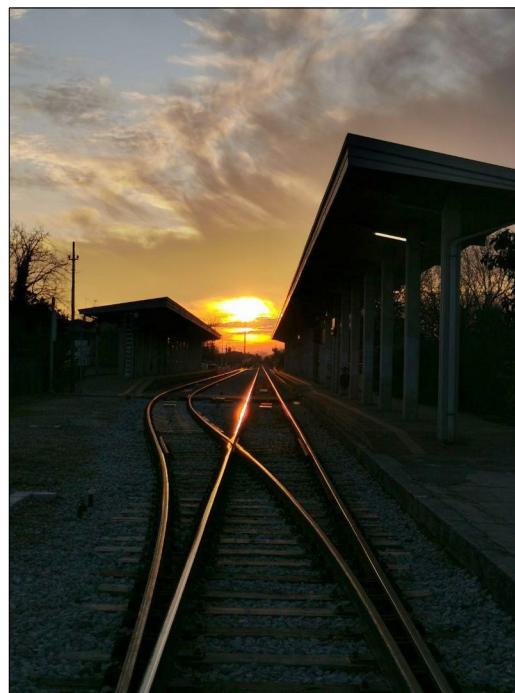
Regionale per Verona in partenza da Rovigo con ALn 668.1222 - 19 dicembre 2019 (foto A. Fanutti)

Panoramica stazione di Rovigo con un Flirt ST appena arrivato da Venezia - 19 dicembre 2019 (foto A. Fanutti)

FUC sotto indagine

La società Ferrovie Udine Cividale è sotto indagine per sospette irregolarità nella gestione di un concorso del 2018 per un posto a capotreno.
Il 5 marzo, dopo oltre 4 mesi di indagini, sono state perquisite la sede della società, le abitazioni dei funzionari che hanno gestito le procedure del concorso e dei partecipanti al concorso stesso, nonché sedi sindacali. Le ipotesi di reato contestate sono di abuso d'ufficio in concorso. Al momento gli indagati sono quattro e si stanno valutando anche altri concorsi effettuati nel passato.
Si sospetta che alcuni partecipanti fossero preventivamente a conoscenza delle tracce dell'esame. La segnalazione agli inquirenti era giunta da qualcuno che aveva notato che dei candidati avevano consegnato l'elaborato, molto complesso e tecnico, in tempi troppo brevi anche per un esperto nella materia.
Il nuovo amministratore unico e la dirigenza della FUC sono rimasti sorpresi del fatto e hanno aperto una loro indagine interna. L'ex amministratore unico ha dichiarato di non essere indagato e la regione, proprietaria della società, non ha rilasciato dichiarazioni.

Claudio Canton

Tramonto a Remanzacco 21 febbraio 2020 (foto D. De Anna)

Altre notizie FUC

Nel 2019 la Ferrovia Udine Cividale ha trasportato 450.429 passeggeri (totale tra corse di treni e bus) con un incremento dello 0,1% rispetto all'anno precedente. Il Micotra ha avuto 101.076 passeggeri (+ 11,4%) ed ha trasportato 20.869 biciclette (+ 7,7%).

Si è tenuto un incontro tra la Regione e RFI per discutere sul possibile passaggio dell'infrastruttura della FUC di proprietà regionale alla stessa RFI e sulla situazione del nodo di Udine con particolare riguardo all'ipotesi del trasferimento di tutto il traffico sulla linea di cintura.

Il Partito Democratico auspica che l'attuale giunta regionale si impegni a valorizzare la Ferrovia Udine-Cividale che definisce un piccolo gioiello della regione. Inoltre è d'accordo al passaggio dell'infrastruttura a RFI, ma con precise garanzie sul relativo trasferimento del personale.

Nei primi giorni di febbraio è stato spinto nella sua sede il sottopasso che permetterà alla nuova strada di accesso a Cividale di superare la linea ferroviaria Udine-Cividale. E' stato costruito con la tecnica della struttura scatolare costruita fuori sede e poi spinta sotto i binari senza interrompere il servizio ferroviario.
L'ANAS ha poi prospettato la soppressione del famigerato passaggio a livello obliquo “ammazza ciclisti” di Remanzacco sulla SS 54, da realizzarsi anche questo con il metodo della spinta, in posizione leggermente decentrata rispetto al PL attuale con la relativa variante stradale di raccordo.
Intanto sabato 15 e domenica 16 febbraio sia la ferrovia che la strada statale sono rimaste chiuse per lavori di sostituzione delle traversine su questo PL e per altri lavori di adeguamento e messa in sicurezza della linea.

Il Micotra effettua la sua prima fermata a Gemona che dista 30 km da Udine, mentre in seguito ferma in tutte le stazioni, che si trovano a poca distanza una dall'altra, ad eccezione di Ugovizza-Valbruna. Pertanto viene richiesta una fermata intermedia a Tricesimo-San Pelagio o in alternativa a Tarcento.

L'ex caserma Cavarzerani di Udine diventerà una cittadella in cui ci saranno un polo per la polizia e uffici e archivi di vari enti. In corrispondenza del lato sud sarà istituita una fermata sulla FUC, che lambisce l'area, destinata a diventare così anche una metropolitana urbana.

Claudio Canton

Stazione di Udine

Nuove obliteratrici installate e nuovi biglietti emessi dalle biglietterie automatiche (foto D. De Anna)

Addio a Domenico Tromby

Il 9 gennaio è mancato all'età di 94 anni Domenico Tromby, gestore a Udine per molti anni di dell'omonimo apprezzato negozio di modellismo, specializzato in treni, aerei e navi.
Originario del Piemonte era arrivato a Udine al seguito del padre ufficiale di cavalleria. E' stato un maestro per molte generazioni di fermodellisti friulani ed era amico di Alessandro Rossi titolare della Rivarossi. Il negozio, aperto alla fine degli anni '50, inizialmente si trovava in galleria San Francesco e poi si trasferì in via Piave in locali più ampi. Al momento della pensione cedette la gestione dell'attività ad un'altra persona; il negozio è stato poi chiuso qualche anno fa quando anche il nuovo gestore è andato in pensione.
Costruì vari plastici e il più famoso era Val Dome, che esponeva nella vetrina del negozio, e che ebbe un servizio sulla rivista iTreni della quale era collaboratore.
Era anche appassionato di fotografia con particolare riguardo a quella dei modelli e dei plastici. C. Canton

Una foto giovanile di Domenico Tromby - seduto al centro - al momento della costituzione del Gruppo Fermodellisti Friulani nel 1962, gruppo di cui si sono perse le tracce (fonte H0 Rivarossi - febbraio 1963)

Una foto di Domenico Tromby dell'ex tender della 685.064 trasformato in serbatoio per gasolio che stazionava nella vecchia stazione di Tarvisio Boscoverde (Alt Tarvis per gli austriaci). Di esso ne aveva riprodotto il modello in scala H0

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

La giunta regionale ha deliberato l'acquisto di mezzi ferroviari e di autobus con un cofinanziamento statale per valore complessivo di 16 milioni di euro. Verranno acquistati due convogli diesel-elettrici ecosostenibili per un valore di 14 milioni di euro (5,4 dei quali di fondi statali) da mettere in servizio sulla Portogruaro-Casarsa e sulla Pedemontana entro il 2022. Il restante importo è per gli autobus.

Durante la discussione della finanziaria regionale è stato proposto di ripristinare la stazione di Redipuglia, chiusa dal 2013, almeno nel periodo estivo (aprile-novembre) e nei festivi, istituendo anche un servizio di trasporto turistico.

Un consigliere regionale ha lamentato la mancata realizzazione delle barriere antirumore lungo le linee ferroviarie ricordando che il piano di risanamento acustico nazionale è stato approvato nel 2004. Ha ribadito che finora si è parlato solo di tavoli di lavoro, aggiornamento dei progetti e di incertezza dei finanziamenti mentre la gente continua a subire disagi per il passaggio dei treni nei centri abitati.

La Regione FVG ha aumentato il numero di soggetti che possono svolgere il ruolo di agenti di pubblica sicurezza sui treni del trasporto regionale Trenitalia e FUC, oltre alla Polfer e alle altre forze di polizia. Perciò ha deliberato che per garantire una maggiore tutela dei viaggiatori la circolazione gratuita sui treni viene quindi estesa agli appartenenti ai Vigili del Fuoco,al Corpo Forestale Regionale e al Corpo delle Capitanerie di Porto. Questo beneficio riguarderà circa 1.300 persone.

Il 10 febbraio è stata introdotta una variazione di orario sulla linea Udine-Trieste perché con l'orario invernale si era creata una sovrapposizione di orari tra l'ICN 35774 e il regionale 11004/20963 che comportava ritardi all'uno o all'altro, però con maggiore frequenza per il regionale visto che doveva dare precedenza all'ICN. E' stata così anticipata di 6 minuti la partenza del regionale.

Il Comitato Pendolari Alto Friuli segnala discrepanze tra l'app Viaggiatreno e i monitor delle stazioni. Riportano per esempio il caso del R6005 Tarvisio-Udine-Trieste che il 20 febbraio è partito da Tarvisio con 45 minuti di ritardo a causa di "un ritardo nella preparazione del treno". Sui monitor di Artegna veniva poi annunciato un ritardo di 20', ma Viaggiatreno segnalava che il ritardo reale si era ridotto a 32'. Hanno così scritto alla Regione in modo che solleciti Trenitalia e RFI a sincronizzare la tempistica in modo che l'utente sappia come regolarsi e trovare magari soluzioni alternative.

RFI ha presentato agli uffici regionali il progetto preliminare per il raddoppio della Udine-Cervignano. I sindaci dei comuni interessati si dicono d'accordo sulla necessità di una risoluzione dei problemi della linea, però lamentano il fatto che loro non hanno ancora ricevuto alcuna comunica-

zione e auspicano un tavolo di lavoro tra tutte le parti interessate, anche per discutere delle problematiche degli attraversamenti dei paesi.

Si stanno svolgendo lavori di sostituzione delle traversine sulla linea Udine-Cervignano. Si registrano disagi per le chiusure dei passaggi a livello perché i lavori non sempre vengono effettuati di notte come previsto dal piano di esecuzione degli stessi. I sindaci lamentano le scarse comunicazioni sulle chiusure e lo scarso coordinamento delle stesse, nonché la carenza di segnaletica sulle deviazioni. Addirittura a Santa Maria la Longa per un errore della ditta esecutrice dei lavori il traffico veniva deviato in un'area chiusa.

Quasi giornalmente continuano i guasti sulla Udine-Cervignano: all'infrastruttura, al segnalamento, ai passaggi a livello con tutte le conseguenze sul traffico ferroviario. E proprio riguardo ai continui guasti che si verificano su questa linea i pendolari hanno chiesto a RFI di effettuare un intervento risolutore per la loro eliminazione.
E' stato anche chiesto di intervenire anche sulla Sacile-Maniago con l'eliminazione di una dozzina di passaggi a livello per i quali esiste già una viabilità alternativa.

Il senatore Mario Pittoni che si occupa della questione della soppressione della tratta urbana di Udine della Pontebbana ha annunciato che da giugno 2020 nove treni passeggeri saranno deviati sulla linea di circonvallazione. Sono stati individuati in tre Micotra e in sei di Trenitalia. Chiede anche a RFI di eseguire velocemente gli ultimi lavori di raddoppio e adeguamento della bretella per aumentarne la capacità.
Si susseguono intanto i dibattiti dei comitati anti ferrovia anche con la partecipazione delle forze politiche. In uno di questi l'ex presidente della Regione ha dichiarato che serve uno studio di fattibilità perché il trasferimento di tutto il traffico sulla circonvallazione comporterebbe la sua saturazione con conseguente rischio di blocco per un qualsiasi evento straordinario. I comitati pendolari invece segnalano che lo studio di fattibilità è già nelle mani della Regione e chiedono di poterlo consultare.
Un pendolare ha commentato: così dovrò tornare a usare l'auto per andare a lavorare.

A Udine si discute sulla soppressione della tratta urbana della Pontebbana, a Fiume invece prosegue l'iter per la realizzazione della modernizzazione e della realizzazione del secondo binario sulla tratta di 27,5 km Škrilievo-Fiume-Giordani (Jurdani) non più in grado si sopportare il servizio passeggeri e merci. Lo studio di impatto ambientale prevede per la realizzazione dell'opera la demolizione di un'ottantina di fabbricati, 50 dei quali nell'area urbana di Fiume, sia statali che privati e questi ultimi saranno ovviamente espropriati.

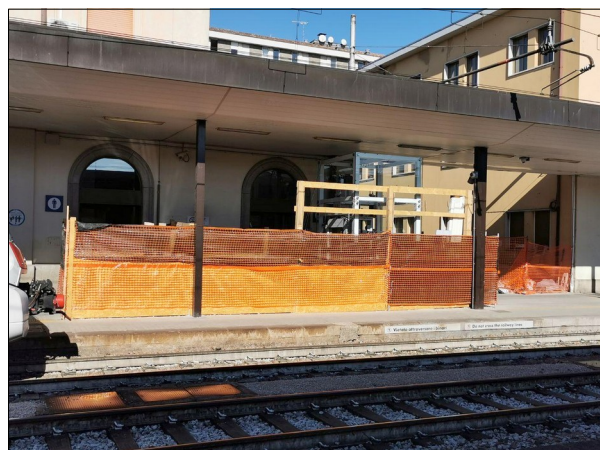
InRail ha ottenuto il Certificato di sicurezza unico rilasciato da ERA (Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie) che le permette di operare sia in Italia che all'estero sulle reti RFI, FER e SŽ.

L'Interporto di Cervignano è in continua crescita: dal 13 gennaio è partito un collegamento multimodale bisettimanale tra questo scalo e Torino Orbassano. A regime si prevede diventerà giornaliero. E' gestito da MIR con 16 carri doppi di ultima generazione per un totale di 32 semirimorchi, o container da 40 piedi per una lunghezza del convoglio di 550 metri e una capacità di trasporto di 1.600 tonnellate. C'è la possibilità di allungarlo fino a 750 m. Il viaggio dura circa 11 ore. Con questo collegamento si prevede di togliere 12.000 tir all'anno dalla A4. Uno dei clienti è l'acciaieria udinese ABS.
Anche l'acciaieria Pittini di Osoppo si serve di questo interporto sul quale punta anche il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli che raggruppa vari distretti industriali che però chiede un adeguamento delle linee e delle relative infrastrutture e la realizzazione dello scalo di Udine Ziu (Zona Industriale Udinese).
Intanto l'Interporto di Pordenone punta a un collegamento con l'Albania.

L'amministrazione comunale di Cervignano si lamenta perché non si è ancora sbloccata la soluzione del problema centro intermodale. Infatti RFI aveva dapprima proposto l'acquisto al comune dell'area interessata, poi tre anni fa la regione aveva raggiunto un accordo per la sua cessione gratuita, ma ancora il passaggio di proprietà non è stato formalizzato ritardando l'esecuzione dei lavori.

Il 13 e il 18 febbraio .Italo ha effettuato 2 corse prova sulla Venezia-Trieste per un test di conoscenza linea in prospettiva di una futura introduzione del servizio su questo tratto.

Dopo 6 anni di chiusura e lavori per un importo di 9 milioni di euro il 1° marzo è stata ufficialmente riaperta la Opicina-Campo Marzio, tratta terminale della ferrovia Transalpina.
Il successivo 4 marzo la Vectron 191 024 MRCE noleggiata ad Adriafer ha percorso isolata la tratta in questione e anche il giorno successivo si sono registrati dei LIS. E l'11 marzo si è registrato il primo treno completo in discesa da Villa Opicina composto dalla 191 024 e da carri carichi di container.

Il 24 gennaio sono state eseguite a Trieste alcune corse tecniche dal capolinea di piazza Oberdan alla fermata di piazza Scorcola del tram di Opicina con la motrice n. 402.
Negli stessi giorni si è appreso che l'appalto per il rifacimento dei binari e delle traversine della linea sarà da rifare perché uno dei responsabili della ditta che ha vinto la gara per i lavori risulta avere ricevuto una condanna.

Lavori di installazione dell'ascensore per il sottopasso sul primo binario a Udine (foto D. De Anna)

Commento su internet: come dice la nota canzone “il tram de Opcina xe nato disgrazià”!

Proteste a Maniago perché più volte a cavallo dei mesi di dicembre e gennaio il Minuetto che arriva da Sacile alle 7.50 rimaneva acceso fino al momento della partenza delle 12.40. Gli abitanti della zona della stazione si lamentavano perché i fumi inquinavano l'aria dei dintorni. La direzione regionale della divisione passeggeri è intervenuta imponendo lo spegnimento dei motori durante la sosta.

Sulla stampa è stato dato risalto al fatto che la squadra di pallacanestro di serie A2 Old Wild West di Udine ha utilizzato per la prima volta il treno per una trasferta. Infatti per la partita di Caserta del 19 gennaio, giocata alle 12.00, ha raggiunto la destinazione il giorno prima utilizzando .Italo da Mestre a Napoli (e gli autobus da Udine a Mestre e da Napoli a Caserta). Il ritorno invece è avvenuto con un Frecciarossa subito dopo la partita.

La società Hyperloop ha individuato 6 regioni italiane, tra cui il Friuli Venezia Giulia in cui potrebbe realizzare il suo progetto. Si tratta di un “treno” rivoluzionario, sia passeggeri che merci, composto da capsule sospinte da un motore a induzione che viaggerebbe a 1.200 km/h dentro un tubo circolare sollevandosi dai binari sfruttando il principio della lievitazione magnetica. Il primo tratto verrebbe realizzato tra Milano e Malpensa e si sta studiando anche la tratta Verona-Trieste che verrebbe percorsa in mezz'ora.

I viaggiatori che usufruiscono della stazione di San Giorgio di Nogaro chiedono la riapertura del bar che è chiuso da due anni per un contenzioso tra RFI e l'ultimo gestore. Il locale non serviva solo le persone in transito ma anche la popolazione locale.

Il punto di ristoro realizzato nell'ex stazione di Chiusaforte è stato eccezionalmente aperto nel periodo invernale dal venerdì al lunedì dalle 8.30 alle 19.00 e qualche volta anche al sabato per cene ed eventi.

Una signora che abita a Udine in una casa all'angolo tra via del Bon e via Prepotto, dove avviene anche l'attraversamento della linea Udine-Cividale, si sente sempre più prigioniera della ferrovia. Infatti quando si chiude il passaggio a livello la sua casa rimane bloccata perché l'accesso carraio si trova all'interno delle sbarre. Ora con i lavori di installazione dell'SCMT è prevista la posa di una sbarra anche davanti al suo cancello per maggiore sicurezza. Per il momento ha bloccato i lavori perché dice: se la sbarra si chiude mentre sto transitando? La FUC le aveva già proposto la realizzazione di un accesso carraio al di fuori della sbarre, ma la soluzione non convince la signora. Per il resto non si lamenta della ferrovia perché sono più di cinquant'anni che abita lì e non fa caso al passaggio dei treni.

L'azienda goriziana Ermetis, che produce prodotti a elevata tecnologia per il settore ferroviario, fornirà alla CAF amplificatori unici intelligenti (sistemi audio per le comunicazioni tra il personale sui treni e la centrale operativa ed i passeggeri) da installare sui convogli che sta realizzando per le ferrovie olandesi NS. Aveva già fornito strumentazioni per la Stadler.

Un incendio verificatosi nella stazione di Pordenone nel pomeriggio del 16 gennaio ha bloccato il traffico sulla Udine-Venezia.

Il passaggio a livello multiplo sulla FUC. In rosso la nuova sbarra prevista, in giallo le altre sbarre già presenti (fonte Google Maps)

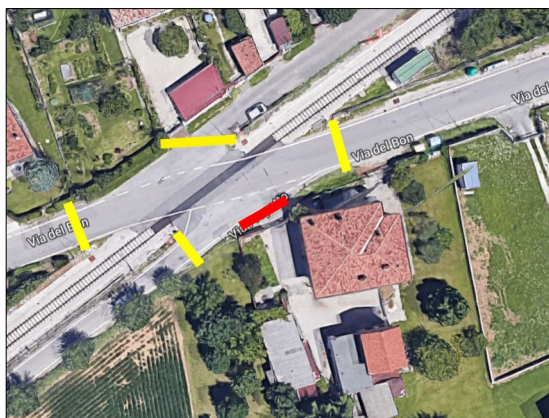
Le fiamme si sono sviluppate in un pozzetto all'estremità della stazione lato ovest ed hanno interessato i cavi di alimentazione delle varie apparecchiature quali scambi, segnali, circuiti di binario. L'interruzione del traffico è durata fino alla mattina del giorno successivo per permettere la sostituzione dei cavi danneggiati. Moltissimi treni sono stati soppressi, altri deviati ed è stato attivato un servizio autosostitutivo tra Casarsa e Sacile.

Nella notte tra il 17 e il 18 gennaio qualcuno ha cercato di rubare i cavi di rame della messa a terra all'interno di una galleria della Pontebbana nei pressi di Moggio. Il furto però non è stato completato perché la tranciatura dei cavi ha fatto scattare l'allarme guasto con l'intervento del personale tecnico.

Il 4 marzo il regionale 2450 Venezia-Udine-Trieste è stato fermato e poi soppresso a Udine perché a bordo c'era una signora che presentava sintomi da coronavirus. Visto che la signora proveniva da Lodi, una delle zone contagiate per prime, si è provveduto a ricoverarla in ospedale e ad identificare tutte le persone che si trovano sulla sua carrozza, nonché il personale, per tenerli monitorati. I restanti passeggeri hanno proseguito in seguito con un altro treno.

Si segnalano i soliti ritardi e soppressioni per guasti, problemi ai PL, auto bloccate tra le sbarre, investimenti (probabili suicidi) sulle linee della regione, almeno fino all'inizio del lockdown, poi praticamente cessati visto che non c'era quasi nessuno in circolazione.

Il corpo di un animale selvatico simile a un lupo, forse un lupo cecoslovacco, è stato trovato il 4 marzo sul ponte ferroviario nei pressi di Cascina Rinaldi a San Giovanni al Natisone. Si presume si stato investito da un treno.

Uno straniero che camminava sui binari nei pressi del PM Vat è stato urtato da un merci il 7 marzo. L'uomo si è scansato solo all'ultimo momento dopo i ripetuti fischi del macchinista e la tempestiva frenata, ma è stato ugualmente urtato leggermente dalla locomotiva.

Trainwatching

Il 14 gennaio Rail Cargo Italia ha effettuato con successo un treno merci prova di 2.200 t sulla Pontebbana. Il convoglio trainato da due Vectron ÖBB e composto da 24 cisterne piene è partito da Villach Sud e ha raggiunto Trento Roncafort via Tarvisio-Udine. Claudio Canton

Il Frecciarossa 1000 treno n. 21 in servizio sulla Milano-Udine il 17 gennaio viaggiava senza un musetto frontale lasciando vedere il gancio automatico per l'accoppiamento o il traino di soccorso.
Claudio Fanese

Frecciarossa 1000 n. 21 senza il musetto a Pordenone il 17 gennaio 2020 (foto C. Fanese)

A sinistra. Con l'allungarsi delle giornate è stato possibile finalmente fotografare Italo. Treno 8907 in partenza da Udine per Roma il 29 febbraio 2020 (foto E. Ceron)

Parata a Udine il 26 febbraio 2020: Taurus 190 302 FUC, Taurus 190 016 ÖBB livrea Railjet, Frecciarossa 1000 treno n. 07 (foto E. Ceron)

A sinistra. Taurus 190 019 in livrea Leonardo da Vinci in testa al RJ 131 Vienna-Venezia. A fianco il Frecciarossa per Milano. Udine 3 febbraio 2020 (foto E. Ceron)

Taurus 190 009 fresca di revisione in testa al RJ 131 Udine, 7 febbraio 2020 (foto D. De Anna)

Vectron 193 667 al traino di uno dei treni intermodali giornalieri dell'Interporto di Pordenone il 7 marzo 2020 (foto C. Fanese)

Doppia di Minuetto elettrici in stazione a Udine prima dell'alba del 29 gennaio 2020 (foto D. De Anna)

189 400 CFI presso le officine InRail di Udine il 21 gennaio 2020 (foto E. Ceron)

Sotto. Vectron 191 102 Locoitalia in service a InRail. Udine Parco 23 febbraio 2020 (foto E. Ceron)

A sinistra. G2000 03 DB sbiadita in una stazione di Udine deserta l'11 marzo 2020 (foto D. De Anna)

E 402 016 in livrea IC Sun in spinta all'ICN 35774 Roma-Trieste composto da carrozze in livrea IC Notte. Udine 3 marzo 2020 (foto D. De Anna)

Curiosità

A quanto pare i cosiddetti vu cumprà non sono un fenomeno dei tempi moderni. In questo articolo apparso sul *Giornale di Udine* del 3 ottobre 1881 su può notare che già nell'Ottocento esistevano queste figure di venditori ambulanti più o meno molesti.

Un viaggiatore di buona fede.
Un signore stava ieri mattina seduto tranquillamente al caffè della Stazione di Udine aspettando la partenza del treno, col quale dovea recarsi a Cremona.
Uno dei soliti venditori girovaghi di maglie, fazzoletti et similia gli si avvicina, e gli offre la propria merce con insistenza.
Non voglio niente; non ho bisogno di nulla; lasciatemi, ché devo partire subito!
C'è tempo signore! Se non vuole però incomodarsi, vado io a comperarci il biglietto; ci lascio qui frattanto la roba!
Il viaggiatore in buona fede, a quanto pare, e per liberarsi in qualche modo da quell'importuno: Ebbene, dice, ecco il danaro, prendete in biglietto di III classe per Cremona!
L'altro corre, e ritorna col biglietto; riceve in regalo gli spiccioli rimasti sul prezzo; riprende la propria merce, saluta gentilmente, e se ne va pe' fatti suoi.
Il signore entra in Stazione, sale sul treno e siede tranquillamente aspettando il fischio della partenza.
Frattanto dà per caso un'occhiata al biglietto, Numi del Cielo! Esso era valevole soltanto «da Udine a Padova». Scende allora di nuovo; ma troppo tardi; poiché l'uccello avea pigliato il volo.
Per fortuna le Guardie di P.S. a cui raccontò il fatto, si misero subito sulle tracce del briccone, e siccome pare che a queste non sia del tutto ignoto, forse a quest'ora sarà già in *domo Petri*.
Quel signore intanto dovette accontentarsi del suo biglietto fino a Padova, dove avrà preso molto probabilmente l'altro per Cremona da sé.

N° 96 - Anno 25 (N° 1 / 2020)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio